Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1671

12. 06. 95

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Wasserstraßenprojekt 17

In Zusammenhang mit der Umsetzung des Wasserstraßenprojektes 17 fragen wir die Bundesregierung:

1. Wurden die Einzelprojekte im Rahmen des Wasserstraßenprojektes 17 einzeln auf ihre Wirtschaftlichkeit bzw. auf ihr Nutzen-Kosten-Verhältnis geprüft?

   Wie hoch sind diese Nutzen-Kosten-Verhältnisse, und ist daraus eine Priorisierung der einzelnen Vorhaben abgeleitet worden?

2. Ist es richtig, daß die prognostizierte Steigerung der wassergebundenen Verkehrsströme bis zum Jahr 2010 auf 187 % auf einer Studie von Kessel + Partner aus dem Jahr 1991 beruht, diese Prognose nur für die Bundesrepublik Deutschland in Summe gilt und diese Steigerung trotz völlig anderer Bedingungen auch für die Planungen der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern angenommen wurde?

3. Sind die als Basis für das Wasserstraßenprojekt 17 dienenden Prognosedaten in bezug auf Verkehrsströme und Modal Split auch zum heutigen Zeitpunkt noch ausreichend für eine fundierte Berechnung der Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis) und der Prognose der Richtungen künftiger Mengenströme?

4. Wie haben sich die Kostenschätzungen für das Wasserstraßenprojekt 17 von den ersten Einschätzungen bis zum jetzigen Zeitpunkt entwickelt, und ist die Finanzierung des Gesamtprojektes weiterhin sichergestellt?

5. Ein wesentlicher Anteil des Nutzens vom Wasserstraßenprojekt 17 beruht auf der Prognose eines Flottenmixes mit größeren Schiffen und weniger Umläufen. Worauf beruht diese Prognose eines Trends zu größeren Schiffen, und wie ist berücksichtigt worden, daß größere Schiffe auch an Flexibilität verlieren?

6. Sind im Rahmen des Wasserstraßenprojektes 17 auch Begradigungen von natürlichen Flußläufen vorgesehen?

   Wo werden diese Begradigungen durchgeführt, und sind solche Flußbegradigungen vor dem Hintergrund von jährlichen Hochwasserüberflutungen nicht durch heute vorhandene Mittel der Telematik zu vermeiden?

7. Sind Konzepte für die ökologische Entwicklung der ostdeutschen Flüsse unter Nutzung von Kanälen ausreichend in die Planung des Wasserstraßenprojektes 17 eingeflossen (z. B. Michael Otto Stiftung für Umweltschutz, Hamburg; Deutscher Rat für Landespflege)?

8. Auf welche Weise ist sichergestellt, daß die Planungen für die Bundeswasserstraßen im Rahmen des Projektes 17 auf die einzelnen Planungen der Länder in bezug auf Hafeninfrastruktur (Beispiel Berlin: Westhafen und Osthafen) und Terminals des Kombinierten Verkehrs (Beispiel Brandenburg: Güterverkehrszentrum und Hafen Wustermark) abgestimmt sind?

9. Berücksichtigt die Ausbauplanung der Bundeswasserstraßen in Berlin neben der Erreichbarkeit der beiden Häfen Westhafen und Osthafen auch die ca. 115 dezentralen Häfen und Umschlagplätze, und wie werden sich die künftigen Massenströme auf zentrale (Westhafen, Osthafen) und dezentrale Häfen und Umschlagplätze aufteilen!

10. Sind für die verschiedenen Alternativen zum Ausbau bzw. Neubau der Schleuse Charlottenburg detailliertere Kalkulationsdaten als im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin vom 30. November 1994 (Vorhaben 7, Neubau der Schleuse Charlottenburg von SOW-km 4,673 bis Westhafenkanal-km 0,160) vorhanden, und wenn ja, warum sind diese Kalkulationen nicht Teil der Planfeststellungsunterlagen?

11. Sind alle volkswirtschaftlichen Kosten bei der Alternativenbewertung zum Ausbau bzw. Neubau der Schleuse Charlottenburg berücksichtigt, insbesondere der Wegfall umweltfreundlicher und stadtverträglicher Logistikketten unter Nutzung des Binnenschiffs, der Wegfall von Kleingärten und die dem Land Berlin direkt oder indirekt entstehenden Kosten ebenfalls ermittelt und berücksichtigt worden?

12. Wurde bei der vom Wasserstraßen-Neubauamt empfohlenen Vorzugsvariante E4 rechtzeitig dafür Sorge getragen, daß für wegfallende Gewerbebetriebe und Kleingärten entsprechende Ausweichflächen gesucht und zur Verfügung gestellt werden?

13. Ist die derzeitige, mindestens drei Gewerbebetriebe mit ca. 250 Mitarbeitern bedrohende Ausbauplanung der Schleuse Charlottenburg mit dem Ziel des Bundesverkehrswegeplans, die Mobilität des Wirtschaftsstandortes Bundesrepublik Deutschland auch sozialverträglich sicherzustellen, vereinbar?

14. Wie sind in die Planungen des Projektes 17 neue, teilweise schon verfügbare Schiffstechniken wie z. B. das flachgehende Elbschiff, das split ship aus Großbritannien oder Intermodal Transport System eingeflossen?

Bonn, den 12. Juni 1995

Gila Altmann (Aurich)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333